昭和49年2月1日発行（毎月1回1日発行）第23巻・第2号　昭和29年6月23日　日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号　昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー
WIDE COLOUR

スーパーマリン
スピットファイア

☆特集☆
厚木基地の米空母ミッドウエー搭載機
未来の航空機へ挑戦する米AFTI計画
19用シングルRC練習機―やまあらし

'74 FEBRUARY 2

¥330

ミッドウェーの艦上機

このほど厚木基地で撮影した米空母ミッドウェーの搭載機。F-4NファントムIIで、手前の5機はVF-151、後方はVF-161の所属機。

F-4N Phantom II Fighters of VF-161 and VF-151 assigned to USS Midway, Atsugi NAS, 18th Oct, 1973.

USS MIDWAY
NF
07
107
VF 161
NAVY

に降して訓練をつづけている。11ページから17ページは去る10月18日に厚木基地で撮影した同空母の艦上機。グラビア43ページとあわせてごらんください。

⬇同じくミッドウェーのF-4N。第151戦闘飛行隊（VF-151）所属機。

F-4N Phatom II of VF-151

A-6A Intruder of VA-115.

A-7A Corsair II of VA-93.

〔前ページ〕A-6Aイントルーダー，第115攻撃飛行隊（VA-115“アラブス”）の所属機。
〔上〕さめ口のマークをつけたA-7AコルセアII。第93攻撃飛行隊（VA-93“ブルー・ブレーザーズ”）の所属機。
〔下〕同じくA-7Aで第56攻撃飛行隊（VA-56“チャンピオンズ”）の所属機。

A-7A Corsair II of VA-56.

〔上〕右側に尾部の見えるA-7Aは第56攻撃飛行隊の所属機で、ミッドウェーに配属されている第5空母攻撃航空団（CVW-5）の司令官の乗機である。後方はEA-6A電子偵察機。"RM" の記号をつけた第1海兵混成偵察飛行隊（VMCJ-1）の所属機だが、分遣隊としてミッドウェー配備になっている。
〔下〕同じく第1海兵混成偵察飛行隊のEA-6Aイントルーダー。

EA-6A Intruder of VMCJ-1.

〔上・下〕空母の"眼"として対潜哨戒などの索敵に使われているグラマンE-2Bホークアイ早期警戒機。第115早期警戒飛行隊（VAW-115"ウイリイ・バード"）の所属機で、ミッドウェーには2機が配備されている。写真下の010号機は，昨秋の入間航空ショーに展示された機体。

Grumman E-2B Hawkeye of VAW-115 Stationed at Atugi NAS, 18th Oct. 1973.

ロッキードSR-71とU-2

Lockheed SR 71 of 9th SRW, Beale AFB, Calif.

〔前ページと上〕世界最速の軍用偵察機ロッキードSR-71のクローズアップ。SR-71は秘密裡に開発されたマッハ3の戦略偵察機。1961年に1号機が初飛行して以来，沖縄や台湾の極東基地に配備されて活動をつづけていた。練習型のSR-71Bも造られているが，写真の機体はA型。

〔下〕戦略偵察ではSR-71の先輩であるロッキードU-2，かって隠密偵察中に撃墜されて世界をわかした"黒い翼"でもある。現在はNASAのテスト機としても一部が使われている。

SR-71はカリフォルニア州ビール空軍基地で撮影したもので，第9戦略偵察連隊（9th SRW）の所属機。U-2はデビスモンサン空軍基地での撮影である。

Lockheed U-2 at Davis-Monthan AFB, Ariz.　　(Photos; K. Imai)

Lockheed U-2

前ページと同じくロッキードU-2戦略偵察機。デビスモンサン空軍基地にて。 (Photo: K. Imai)

可変翼の研究機として試作されたミラージュG.8。上は複座，下は単座機で，現在この両機によるテスト飛行が続行されている。

Mirage G.8 Variable-geometry Strike Fighter.

〔上〕前ページと同じく飛行テスト中のミラージュG.8。複座の1機である。

〔下〕これもテスト飛行中のフランス空軍の新鋭戦闘機ミラージュF1。完成したばかりの1機。

Dassault Mirage F.1 Fighter.

〔上・下〕入賞はしなかったが，全面真赤に塗った派手な塗装で注目されたジャック・ロワースのT-6“スカイプリンツ・スペシャル”号。ワックスをかけてみがきあげた機体表面は，鏡のようにピカピカ。写真上は超低空でバンク，パイロンをまわるところである。

（Photos：K. Uchida）

〔上〕同じく超低空でパイロンをまわるT-6。"メタリオン・レース"種目で4位となったドック・フワイゼの機体。〔下〕スタートするT-6。旧ドイツ空軍の第54戦闘航空団（JG 54）所属機の塗装にしているのが，ごあいきょう。 (Photos: K. Uchida)

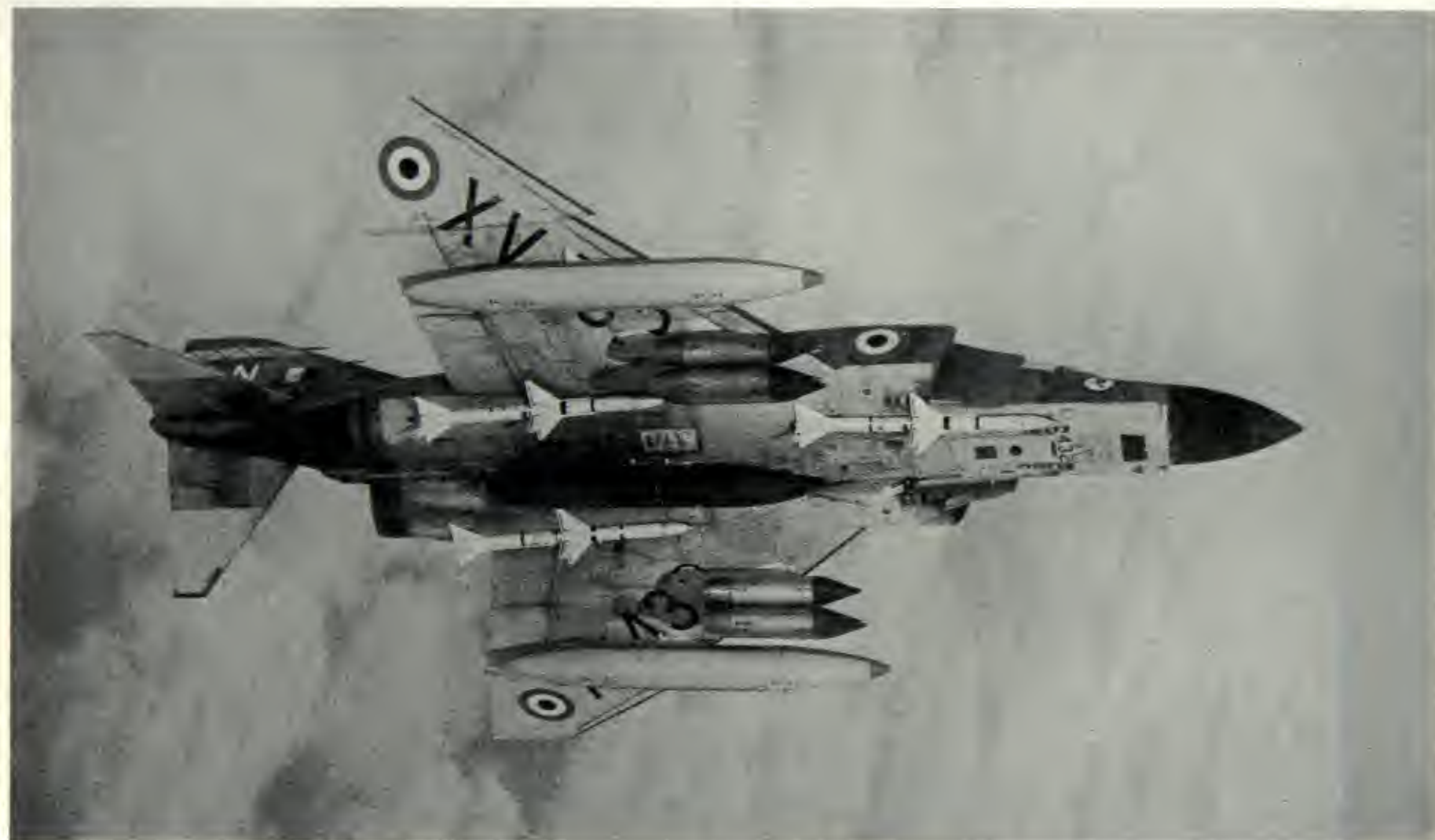
英空軍のファントムII　RAF Phantom FGR Mk.2 Fighters (Ministry of Defence Photo)

英空軍のファントムFGR.2。今回はその搭載武装を中心にご紹介することにしよう。写真は編隊で飛ぶ第54と第6スコードロン所属機。上の機体は1,000ポンド爆弾，スパロー・ミサイルを装備，中はマトラ155ロケット弾ランチャー，下の機体は胴体下にEMI偵察ポッドを吊している。

〔上〕第54スコードロンのFGR.2。両翼下には，増槽とマトラ155ロケット弾ランチャー，胴体下にはスパローと中央に大きく見えるのはEMI偵察ポッド。同ポッドには昼間用カメラ5台，赤外線探知装置，側視偵察レーダーなどが収められている。

〔下〕上と同じくマトラ・ランチャーとスパロー，前方のスパローの右横にはガン・カメラをつけている。胴体下中央に黒く見えるのはSUU23/Aガン・ポッド。

(Ministry of Defence Photo)

437
N

〔上・下〕給油母機ビクターSR.2から給油中のFGR.2。第54と第6スコードロン機。上の写真ではマトラ155ランチャーとEMI偵察ポッドを装備しているのがよくわかる。

(Ministry of Defence Photo)

〔上〕第6スコードロンのFGR.2。胴体と両主翼の増槽のあいだに吊されているのは訓練用の軽爆弾ポッドで，このなかには通常の28ポンド訓練用爆弾は1発，4ポンド訓練用爆弾は4発収納できる。

シンガポール空軍のA-4B 1号機

A-4S Skyhawk for Singapore Air Force.

シンガポール空軍が発注している40機のA-4Bスカイホークの第1号機が、このほど引渡された。このA-4Bは米軍の余剰機を改造したもので、新呼称はA-4S。改造を担当するのはロッキード・エアクラフト・サービス社（LAS）で、最初の8機はオンタリオLAS社工場で改造作業を行なったが、のこる32機は、同社のシンガポール工場で改修される。写真は飛行テスト中のA-4S 2号機。

Franco-German "Alphajet" is Shown during test flight.

アルファジェット原型1号機が初飛行

〔上〕去る10月26日にフランスのイストレで初飛行したアルファジェット原型1号機。フランスと西独が共同で開発を進めている練習／攻撃機。原型1号機は右側を西ドイツ，左側をフランスの国籍記章にしている。

公開されたジャクソンビル海軍基地

〔下〕フロリダ州ジャクソンビル海軍基地の公開日に撮影した"コルセア"のラインアップ。左からYA-7HコルセアII（158601），FG-1Dコルセア（92509），A-7EコルセアII（157661）。A-7Eは第83攻撃飛行隊（VA-83）の所属機。

Line-up of LTV Corsairs, Jacksonville NAS, Florida. 〈Photo; Inter-Air Press〉

ミッドウェーの艦上機

Aircraft of USS CVA-41 MIDWAY, under training at Atsugi AS. Koku Fan camera, October 1973.

このほど厚木基地で撮影した米攻撃空母ミッドウェー（CVA-41）の搭載機。後方にVF-161とVF-151のF-4NファントムII、手前はさめ口を画いたVA-93のA-7AコルセアIIである。

空母を海外に常駐させて制海権の確保を計るという米海軍の新しい戦略にもとずいて、横須賀を母港とすることになったミッドウェイ。去る10月5日に入港して以来艦上機を厚木と三沢基地に送って訓練をつづけている。

現在、同艦に配備されている航空部隊は第5空母攻撃航空団（CVA-5）のF-4NファントムIIとA-7AコルセアII部隊が各2個飛行隊、A-6Aイントルーダー1個飛行隊のほか、EA-6Aが4機、E-2Bホークアイ2機など。

写真上と右上２枚は第161戦闘飛行隊（ＶＦ-161）、下と右最下段は第151 戦闘飛行隊所属のＦ-４Ｎである。

ミッドウェーは昨年6月にも横須賀に入港しており、配属航空部隊はEKA-3Bスカイウォリアを装備した第130戦術電子戦飛行隊（VAQ-130）の派遣隊がなくなったほかは、すべて当時のままの部隊であるが、ファントムのF-4BがF-4Nに代り、コルセアもA-7BからA-7Aに代っている。写真上はさめ口のマークをつけた第93攻撃飛行隊（VA-93）のA-7A、下2枚は第56攻撃飛行隊（VA-56）所属のA-7Aである。

上はＡ-７ＡコルセアⅡのラインアップ。手前はＶＡ-56、後方はＶＡ-93所属機。

写真右はＡ-６Ａイントルーダーの操縦席クローズアップ。パイロットが乗り込んで、訓練に発進するところ。第115攻撃飛行隊〔ＶＡ-115〕の所属機。

〔上・下〕同じく厚木基地のミッドウェー搭載機で、第115攻撃飛行隊所属のA-6Aイントルーダー。同飛行隊は空中給油母機のKA-6Dも数機装備している。

〔下〕電子偵察機のEA-6Aイントルーダー。岩国を本拠とする海兵隊の第1海兵混成偵察飛行隊（VMCJ-1 "ゴールデン・イーグルズ"）の所属機だが、ただいま分遣隊として4機をミッドウェーに配属させている。

ヨービルトンの飛行ショー

新鋭機の訓練施設から博物館まであるイギリス海軍航空部隊のメッカ，ヨービルトン基地。交歓や訓練などでＮＡＴＯ各国の軍用機の飛来も多い。以下は昨秋行なわれた同基地の飛行ショー当日に撮影した各機である。

〔上〕空軍のＢＡＣライトニングＦ．１ａ。英空軍は現在ライトニングを100機余保有して，10個戦闘飛行隊を編成しているが，1975年度までに２個飛行隊に削減する計画である。写真の機体はウォテンガムの訓練部隊で使われている１機である。〔下〕離陸するＨＳＡシービクセン。英海軍艦隊航空隊（ＦＡＡ）で最初の後退翼複座の全天候艦上ジェット戦闘機シービクセン。その最初の実用部隊第892スコードロンが編成されたのは1958年の秋。このヨービルトンを基地として訓練にはげみ，空母アークロイヤルに積まれて航海に出ている。

(Photo: C. W. Moggridge)

Military aircraft of NATO member nations in Flying Show at Royal Naval Air Station Yeovilton, September 1973.

［上］滑走中のシービクセン FAW.2。かって、シーベノムに代る新鋭艦戦として空母アークロイヤルやヘルメスから羽ばたいたシービクセンも、順次退役して、現在はこのヨービルトンに、練習機として5機が残っているのみである。

［上］ホーカー　ハンターGA-11。ヨービルトンで練習機として使っている1機。ハンターは現在、英海軍が練習用に50機保有しているほか、英空軍も戦闘機として約30機を使っている。［下］離陸するバッカニアS.2。第809スコードロン所属機。

〔上〕英海軍航空部隊不朽の名機。ファアリー・ソードフイッシュ雷撃機，複葉ながら、第2次大戦を通じて第一線雷撃機の地位にあり、数々の戦果をあげている本機は、スピットに次いで著名な大戦機。ヨービルトンが保存している1機で、魚雷を抱いてデモ飛行中。

〔右〕同じくデモ飛行中のブラックバーンB.2。

〔下〕ベルギー空軍のダッソー・ミラージュ5BA。英海軍のウェセックスHAS.1救難ヘリが上空を飛行している。

リノのエアレース ③

Highlight of National Championship Air Races Reno, Nevada (Photos; R. Uchida)

去る９月中旬、ネバダ州リノで開かれた73ナショナル・チャンピオン・エアレースの続報。今回はＡＴ-6／ＳＮＪ練習機クラスの参加機である。

本文の観戦記（68ページ）で詳述しているように、このクラスは完全なストック・エアプレーン・レース。装備エンジン機体とも一切改造できないとあって、パイロットたちはエンジンの整備に細心の注意をはらい、できるだけ抵抗を減らすために、機体をピカピカにみがきあげて出場する。今回は27機が参加レースナンバー72のウイリアム・タンプルが操縦するＳＮＪが優勝した。スピードにあまり優劣のないこのクラスの競技は、各機一団となってコースを突っ走るスリル満点のレース展開となり、もっとも人気を集めているレースでもあるという。

〔左上〕くりからもんもんを思わせる落書きがいっぱいのT-6。ジャック・ロワースが操縦する“スカイプリンツ スペシャル”号。惜しくも入賞を逸した。
〔左中〕翼が地上にふれんばかりの超低空でパイロンをまわるAT-6の1機。テキサン練習機とはいえ、時速200マイル前後でコースをまわる。
〔左下〕5位となったドン・バーレット操縦のSNJ-5。
〔右上〕ラルフ・リナーのSNJ-5と〔右中〕ロイ・マックレーンのSNJ-4でともに圏外。
〔右下〕優勝したウイリアム・タンプルのSNJ-5。

スタートした航自の　南西混成航空団

(Photos; H. Hamano)

沖縄の那覇基地で発足することになった航空自衛隊の南西混成航空団。その開庁を記念する行事が去る11月18日に同基地で行なわれ、曲技飛行チーム"ブルーインパルス"をはじめ航空自衛隊各機の飛行が公開された。左ページは同航空団傘下の第207飛行隊のF-104Jと百里から飛来した第301飛行隊のF-4EJ。

このページ上は演技中の"ブルーインパルス"。中は同じく那覇基地に駐とんしている海上自衛隊沖縄航空隊のP-2J、下はC-1輸送機の2号機。
"ブルーインパルス"の曲技につづいて、10機のF-104Jが編隊飛行、V-107救難ヘリの救助実演が行なわれたほか、地上展示ではMU-2、陸上自衛隊のKV-107、HU-1Bヘリも顔をそろえて行事をもりあげた。

JSDF flower aircraft conduct show-flights, November 18, 1973 at Naha ASDF Base, to fete the organization of a composit air wing, Nansei Konsei-Konsei-Koku-Dan, in Okinawa.

フォート ニュース

〔上〕南極の科学観測を援助するためにソリをつけて改造されたＬＣ-130Ｒハーキュリーズ。このほどロッキード・ジョージア社から全米科学財団に納入されたものでカリフォルニア州ポイントマグー海軍基地を本拠として南極観測隊の輸送支援に活躍することになる。ポイントマグー基地には、つづいて２機が配備される。

〔下〕中米のホンジュラス共和国空軍が初歩練習機として購入することになったセスナＴ-41。同空軍では本機を使って30時間の初歩飛行訓練とさらに45時間の計器飛行訓練を行なうことになっている。写真は領収飛行のためにウイチタのセスナ社を訪れたホンジュラス空軍のパイロットたち。購入機数は５機で、ウイチタから同国空軍基地まで2,200マイルを空輸する。左端は空輸隊長Ｊセラ大佐。

〔上〕イギリスのブリストル空港に集結したホーカーシドレーHS125ビジネスジェット。これは、このほどロールスロイスのブリストル・エンジン部門が主催して行なったビジネスジェット使用者会議に参加した各機。
〔右〕米国航空宇宙局では、スペースシャトルのオービターをC-5で輸送する計画をたてており、模型を使って搭載方法を検討している。写真は胴体にオービターを載せたものだが、このほかC-5を2機組みあわせ、吊り下げて運ぶ方法も考えている。

〔左〕去る11月12日、カリフォルニア州ロングビーチのマクダネル・ダグラス工場で行なわれたルフトハンザのDC-10 1号機の引渡式の模様。後方4機のうちの右端がその1号機で、ほかの3機は1月と2月に引渡される。ルフトハンザのDC-10発注機数は9機。

スナップ だより

〔上〕岐阜基地で飛行テスト中のC-1輸送機の３号機。３号機は量産先行型で、去る９月末に初飛行している（豊田市・丹羽八十）。〔下〕このほど横田基地に飛来したロッキードRP-3D。同機は地球の磁場地図作製のため地磁気観測の任についてるもので、機首にロードランナー（みちばしり）鳥の絵を画いている（昭島市・山内康夫）。

〔下〕去る10月31日、フォード社のL．A．アイアコック社長を乗せて東京国際空港に飛来したボーイング727-81。同機は以前に全日空で使用されていたJA8321。フォード社に売却されてから今度が初めての"里帰り"である（東京都・北原則幸）

川崎H-500/OH-6Jヘリコプタ

川崎重工がライセンス生産しているヒューズ500。OH-6Jの名称で陸上自衛隊に装備されているのはご承知のところ。これまでに約60機生産しており，47年度末までに39機が自衛隊に納入されている。すぐれた飛行性能の軽タービン・ヘリ。OH-6JはL-19に代って，各方面飛行隊のあしとして連絡，観測，軽輸送に飛びまわっている。

報導取材やパトロール機としても好評で，民間用にも22機が売れており，来年4月からは，310馬力のアリソン205-C18Aを400馬力の250-C20にかえて性能を向上したH-500C型が発売される。

KAWASAKI/HUGHES H-500/OH-6J HELICOPTER

左ページ２枚は川崎重工が社有機として使っている１機。機体は小型であるが，流線形の独特のたまご形胴体ポッド。キャビン内部は広く，視界は良好である。

このページ２枚は陸上自衛隊に装備されたOH-6J。上の写真の機体は"SK"の記号をつけた航空学校霞ヶ浦分校の所属機。下の写真の機体は岩沼分校の所属機を示す"I"の記号をつけているが，現在同分校は宇都の宮に移っているので，"U"の記号がつけられているはずである。なお，明野の本校の所属機は"S"の記号。

マッキMC.202 フォルゴーレ戦闘機

MAACCHI MC.202 FOLGORE

連合軍にろ獲されたMC202。同機はアメリカに運ばれてテストされており，現在スミソニアン博物館のシルバーヒル集積所に保管されている。　(USAF Photo)

マッキMC.202 フォルゴーレ戦闘機

MACCHI MC.202 FOLGORE

マッキMC.202フォルゴーレは，2次大戦のイタリア空軍で最大の傑作機。近代的な戦闘機として実績のあるMC.200サエッタの機体を改造，ドイツのダイムラー・ベンツDB601エンジンを組合わせた本機は，原型1号機の初飛行ですでにその優秀性を実証し，ただちに生産に入って，契約後わずか8ヵ月で量産1号機が完成するという超スピードの実用化であった。最初に実戦部隊に配備されたのは1941年夏で，それ以後43年までに1,500機が生産され，西部，アフリカおよびロシア戦線の19戦闘大隊（Gruppo）に配備されて，迎撃，制空，爆撃機の援護に，終戦まで活躍している。武装は胴体に12.7mm，主翼に7.7mm機銃を各2挺，防塵フイルターをつけた砂漠用のAS型も造られており，後期の型は主翼下の懸吊架を補強して爆弾も装備した。

MC.202は機体構造が頑丈なことが最大の特徴で，空戦での荒い扱いにもよく耐えた。さらに流麗な機体は優速，ダイブの加速がすみやかで，連合軍の各戦闘機と互格以上の戦闘をした。P-39エアラコブラはMC.202の敵ではなく，ハリケーン，P-40にまさり，P-38とも旋回と上昇率では負けなかった。しかし日本の軍の場合と同じように，こうした連合軍機が相手では，火力の劣性はいかんともしがたく，空戦においては致命傷であった。

〔前ページ〕出撃するMC.202。第52航空団第22戦闘大隊第369中隊の所属機。第22戦闘大隊はMC.200を持って1941年夏からロシア戦線を舞台に戦っており，のちに本機に代えて，カポデシノを基地に出動した。〔同下〕着陸に失敗したMC.202の1機。ロシア戦線にて。〔上〕MC.202ASシリーズIII。〔下〕現在アメリカのスミソニアン博物館が保管しているMC.202。同機は米軍がろ獲した機体で，カラー・ページの写真も同一の機体。

ドイツ国内に遺棄されたBf108タイフンの1機。これも連合軍側に押収された機体で，FE-4610の記号をつけてテストされている

メッサーシュミットBf108タイフン

MESSERSHMITI BF 108 TAIFUN

Bf108タイフーンは，メッサーシュミットがバイエリッシュ航空機会社のころに開発した4座席の低翼単葉機。ドイツ空軍の主力戦闘機となったBf109の"先輩"で，4座席の軽輸送機・連絡機とはいえ，スピード感にあふれたスマートな外形，当時としては革新的な高性能機であった。1934年にアルグスAs17(210HP)を装備したBf108Aの原型6機が造られ，翌35年にアーガスAs10(270)に代えた改良型のBf108Bが生産に入った。たちまち"タイフン"の愛称で世界的に有名となり，終戦までに885機が生産されている。戦後フランスのノール社が生産をひきついで約300機を量産，一部は現在でもヨーロッパの空を飛んでいる。

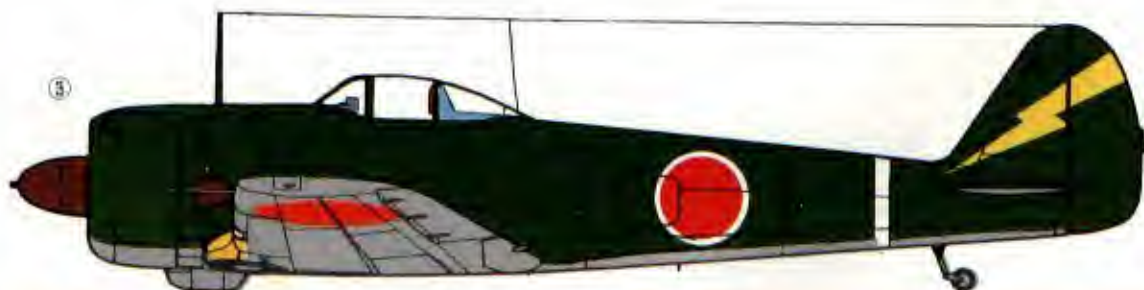
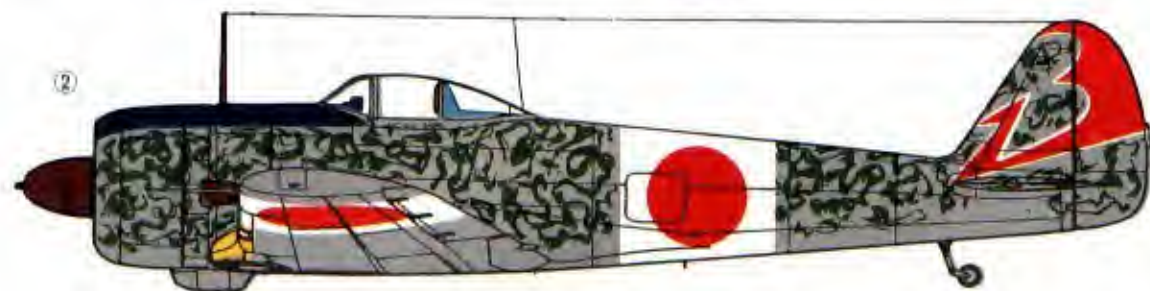
〔前ページ上〕ドイツ空軍に装備された1機。同空軍では連絡，輸送のほか，標的曳行，救難，補給物資の輸送と幅広い任務に使われた。〔同下〕これもドイツ空軍装備機のBf108Bの1機で，イギリス軍に押収された機体。〔上〕タイフンはベルギー，ハンガリー，ルーマニア，スイス，ソ連，ユーゴスラビアなどにも輸出され，連絡・雑用機として広く使われているが，日本でも読売新聞社と満州航空，南満州鉄道などが連絡機として輸入している。上の写真は満州航空が使用した機体である。〔下〕現在イギリスで飛んでいるタイフンの1機。ヨービルトン海軍基地で撮影。

NAKA JIMA Ki43-IIb HAYA BUSA

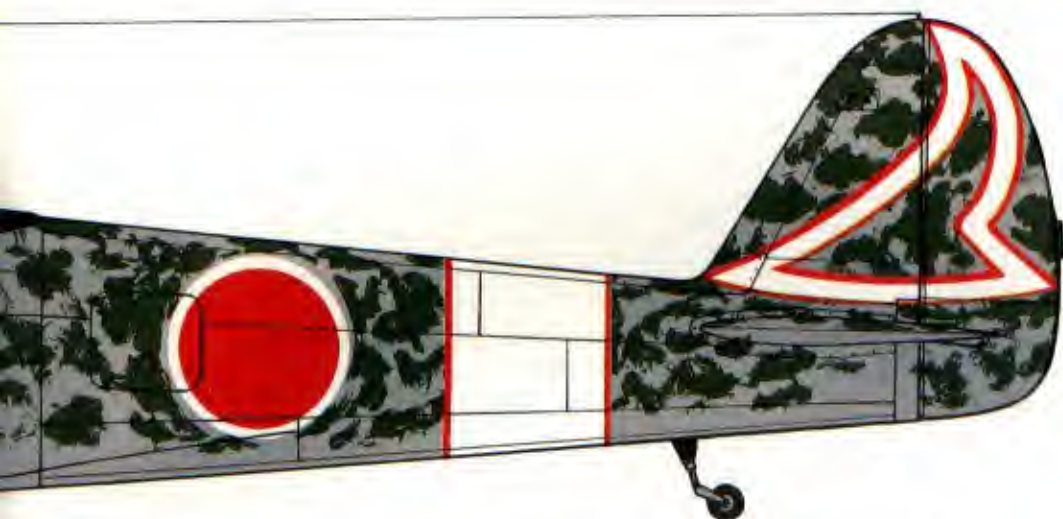
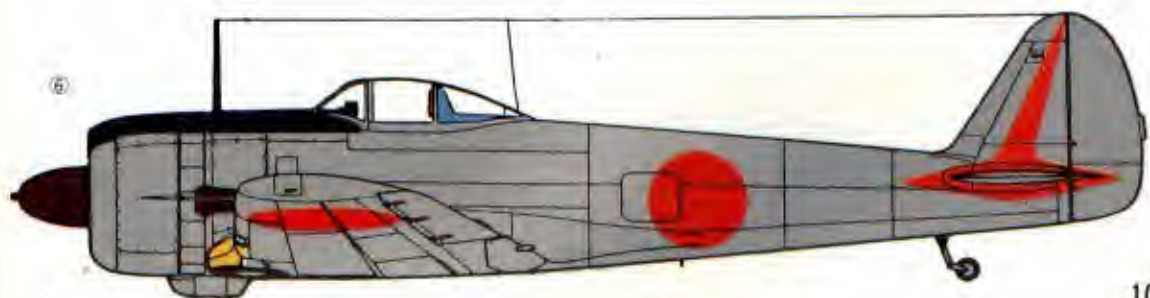
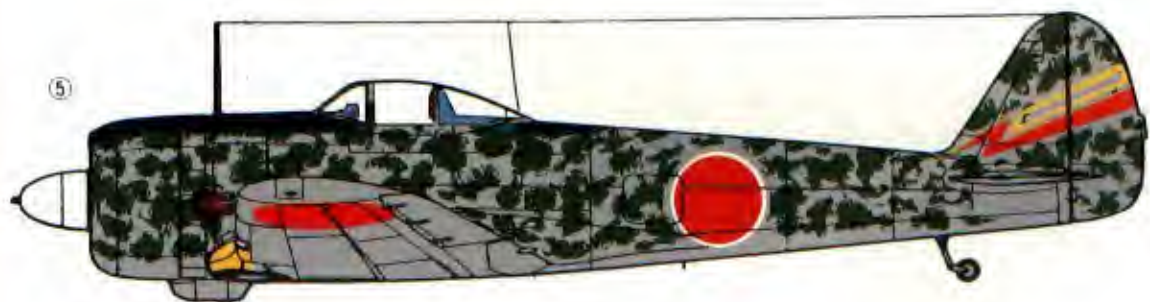
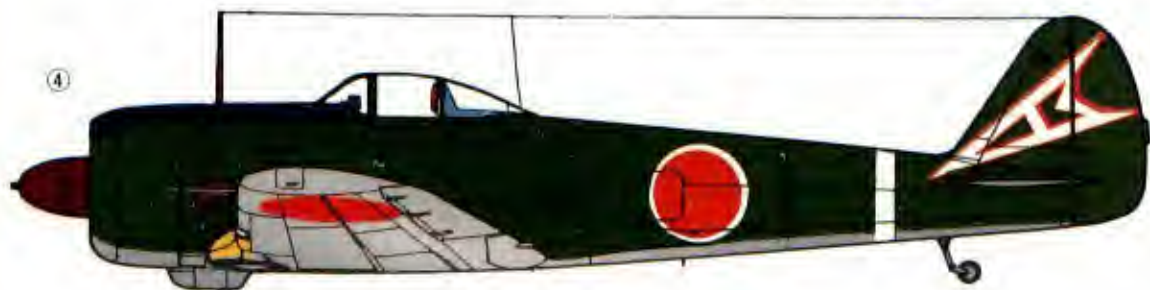
1/32 SCALE KIT

①

②

③

① キ43-II乙。(飛行第33戦隊) 中隊長生井大尉機 (Ki43-II Otsu, Flown by Capt. K. Namai, 1st Chutai, No. 33 Sentai.)
② キ43-II乙。飛行第22戦隊第2中隊所属機 (Ki43-II Otsu, 2nd Chutai, No. 22 Sentai.)
③ キ43-II乙。飛行第11戦隊第3中隊所属機 (Ki43-II Otsu, 3rd Chutai, No. 11 Sentai.)
④ キ43-II乙。飛行第63戦隊第1中隊所属機 (Ki43-II Otsu, 1st Chutai, No. 63 Sentai.)
⑤ キ43-II乙。飛行第20戦隊第1中隊所属機 (Ki43-II Otsu, 1st Chutai, No. 20 Sentai.)
⑥ キ43-II甲。飛行第54戦隊第2中隊所属機 (Ki43-II Ko, 2nd Chutai, No. 54 Sentai.)

© K.Hashimoto
④
⑤
⑥

ハイモデリングのための
レベル資料集

中島キ43-II乙　陸軍1式戦闘機「隼」

NAKAJIMA KI43-II OTSU FIGHTER HAYABUSA.

☆キットについて☆

みな様お待ちかねであった「隼」1/48スケールのキットがいよいよ発売される。このキットは「隼」の決定版といえるもので，詳細なエンジンとコクピットをもち，これまた詳細なリベットや羽布張り面の表現など，正に優秀ムヒな新製品である。デカールは6種が附属，カラー塗装説明図付きで，いろいろのバリエーションが楽しめるというデラックス版である。

☆塗装について☆

図①　飛行第33戦隊の戦隊長，生井清大尉機で，塗装は全面シルバー[8]，機体の上・側面に濃緑色[15]のはん点迷彩がある。白帯と戦隊マークは赤ふちつき。

図②　飛行第23戦隊第2中隊機，塗装は図①と同ようであるが，各部の日の丸は白帯がついている。戦隊マークが白は第1中隊，黄は第3中隊である。

図③　飛行第11戦隊第3中隊機，塗装は上・側面が濃緑色⑯で，下面はシルバー⑧，戦隊マークは白第1中隊，赤第2中隊。

図④　飛行第63戦隊第1中隊機，塗装は図③と同ようで，戦隊マークは赤に白ふちつきが第2中隊，黄に赤ふちつきは第3中隊。

図⑤　飛行第20戦隊第1中隊機，塗装は図①と同ようで，中隊色はスピナの色分け，第1中隊は白，第2中隊が赤，第3中隊は黄。

図⑥　キ-43-II甲，飛行第54戦隊第2中隊機，全面シルバー[8]で羽布張り舵面はフラットシルバー⑧+㉚，戦隊マークは第1中隊が白で第3中隊は黄となっている。

その他の共通部分ではプロペラとスピナがレッドブラウン㊶，機体内部は青竹色㊼，主翼前縁などの黄は黄橙色㊿，機首の光線反射よけは黒紺のつや消し㉝+⑤または黒つや消しである。改造については本誌1973年11月号のレベル資料集を参照。

（イラストと解説・橋本喜久男）

⬅飛行第48戦隊の1式戦隼3型。尾翼のマークは，1中隊が白，2中隊が赤で，3中隊は黄。手前の機首は2式高練（キ79）の機首。

Ki43 III of No.48 SENTAI.

⬆爆弾を吊して特攻に出撃する隼。飛行第33戦隊の所属機。

Hayabusa of No. 33 Sentai get started for a special attack mission.

KIT:

Long-awaited "Hayabusa" (Oscar) will soon be put on sale in Revell 1/32 scale. This will be the final edition of Hayabusa kit. The engine and cockpit are finished in minutest details. Expression of revets and fabric surfaces puts this kit above rivalry. It is surely a "new" product. A wide color drawing stands unchallenged in the world. Model builders also can enjoy various model variations with attached six kinds of unit decal.

PAINTING:

Fig. 1. Hayabusa flown by Capt Kiyoshi Namai, Commander of Hiko No. 33 Sentai (flying group). Entirely silver, Revell Color (RC) 8. RC-16 dark green dot camouflage on the top and sides of the fuselage. The white band on the fuselage and the SENTAI marking are hemmed in red.

Fig. 2. Hayabusa flown by the Commander, No. 2 Chutai (squadron), Hiko No. 23 Sentai. There is nothing different from Fig. 1 in overall painting. National insignia, Hinomaru, is border-lined in white. The white Sentai marking shows it is No. 1 Chutai, yellow No. 3 Chutai.

Fig. 3. Hayabusa of No. 3 Chutai, Hiko No. 11 Sentai. The top and sides of the fuselage are RC-16, dark green, while the bottom surfaces are RC-8, silver. The white Sentai marking shows it is No. 1 Chutai, and red No. 2 Chutai.

Fig. 4. Hayabusa of No. 1 Chutai, Hiko No. 63 Sentai. Overall painting is close to Fig. 3. The Sentai markings vary: White-hemmed Sentai marking shows that it is No. 2 Chutai, while red-hemmed yellow shows it is No. 3 Chutai.

Fig. 5. Hayabusa of No. 1 Chutai, Hiko No. 20 Sentai. Overall painting is like Fig. 1. The color of spinner depends on which Chutai it belongs: White is No. 1 Chutai, red is No. 2 Chutai and yellow is No. 3 Chutai.

Fig. 6. Ki43-II KO type Hayabusa, No. 2 Chutai of Hiko No. 54 Sentai. Overall RC-8, silver. Fabric flap surfaces are RC-8 plus 30, flat silver. White Sentai marking shows it is No. 2 Chutai, and yellow is No. 3 Chutai.

Unless mentioned otherwise, the following painting is common to all: RC-41 red-brown for propeller and spinner; RC-57 malachite green for the interior; RC-58 orange for leading edges; RC-33 plus 5 blue-black or non-glare black for "top of the nose" anti-reflection device. The same column (Revell Data) in the Koku Fan Nov. 73 will provide a good reference in re-modeling.

Illustration and commentary by Kikuo Hashimoto

*

Revell Color necessary for Hayabusa painting:

① White	③ Red
⑧ Silver	⑯ Dark green
㉕ Blackish iron-blue	㉚ Flat-base
㉝ non-glare black	⑤ Blue
㊲ Malachite green	㊽ Orange
㊶ Red brown	

出陣中の
スピットファイア

SPITFIRE FIGHTERS IN ACTION

〔前ページ上〕V形編隊でパトロール中のスピットファイアF.Mk.1a。第610スコードロン（カウンテイ・オブ・チェスター）の所属機。第610の前身は軽爆の補助空軍。1936年2月に編成され、39年1月からは戦闘機部隊に変り、同年9月にハリケーンに代えて写真のスピットファイア1aを装備した。41年2月にスピットの2型に機種改変したが、それまでに東海岸のパトロールに活躍、バトル・オブ・ブリテンではケント州方面の防空を担当、英仏海峡上空で数多くの空戦を展開している。写真は1940年6月、グレーブセンドを基地にしていたころのものでケント州上空をパトロール中。39年から終戦まで"DW"のコード・レターを付けていた。

〔前ページ下〕パトロール出動準備成った第92スコードロン（イースト・インディア）のスピットファイアT.Mk.1a。第92は1次大戦以来の戦闘機部隊。1939年10月にタングメア基地で再編成され、40年5月にスピットファイア1aで初出撃、フランス沿岸上空でBf109を6機撃墜する戦果をあげている。同年9月から開始されたバトル・オブ・ブリテンでは、ビギンヒルを基地に出動、同年末まで127機のドイツ機を撃墜している。写真は40年9月、ビギンヒル基地にて。コード・レターは、39年の再編成以来"GK"を採用していたが、40年夏ごろから写真の"QJ"に変えて、46年に解隊されるまで使用。

〔右〕第501スコードロン（カウンテイ・オブ・グローセスター）のスピットファイアF.Mk.2。6機の左梯形編隊で飛行中。第501は1929年に予備役の爆撃部隊として編成され、戦闘機部隊となったのは38年11月。開戦以来ハリケーンで闘いぬき、スピットファイアを受領したのは1941年4月。反撃に移った連合軍の船団護衛に活躍している。40年4月にスピットのMk.1、6月に写真のMk.2を受領、Mk.5bに代替する9月まで使っている。ハリケーンの当初のコード・レターは"ZH"であったが、39年9月から"SD"にかわった。写真は41年6月ごろろの撮影である。

〔左〕着陸するスピットファイアF.Mk.2a。第452スコードロンの所属機。第452は英戦闘機部隊の最初のオーストラリア空軍部隊。1941年6月、カートンインリンドセイ基地でスピットMk.1で編成され、42年6月にオーストラリアに移動するまで英国で参戦。写真は1941年7月カートンインリンドセイにて。英国では"UD"のコード・レターで活躍。

〔下〕第65スコードロン〔イースト・インディア〕のスピットF.Mk.2a。第65も1次大戦で活躍した戦闘機部隊。1934年8月にホーンチャーチ基地で夜間戦闘機部隊として再編成され、スピットファイアに機種改変したのは39年3月。写真は1941年7月、カートンインリンドセイ基地にて。三つのスコードロンが"イースト・インディア"を名のっているが、第65はその最初の部隊。

（上）爆撃機を援護して進撃中のスピットファイアF．Mk．2a。第607スコードロン〈カウンテイ・オブ・ダラム〉の所属機。第607は1930年に編成された軽爆の部隊であったが、のちに戦闘機部隊に変り、ハリケーンを装備して大戦に参加、緒戦ではロンドン地区の防空、船団護衛などで奮戦している。1942年5月にはインド方面に派遣され、アリポアやチタゴンを基地にイラワジ河沿いの日本軍基地攻撃に出動した。

同じくインド方面に派遣されて日本軍と闘った英空軍のスピットファイア部隊には、第136と第615スコードロンがあるが、第607はこのなかでいちばん早くスピットに機種改変した部隊である。1943年2月にスピットのMk．2とMk．5を装備して爆撃機援護やパトロールに出動したが、空戦の機会にめぐまれず、初めて大がかりなドッグファイトを経験したのはインパールに移った1944年4月、スピットのMk.8に代ってからであった。写真は1943年春の撮影で、一緒に出撃した爆撃機から映したもの。第607は大戦前は“ＬＷ”のコード・レターを使っていたが、開戦と同時に“ＡＦ”に代え、1945年8月にミンガラドンで解隊されるまで部隊の記号であった。

（上）パトロール中の第81スコードロンのスピットファイアF．Mk．5b。第81は第1次大戦中に編成されたカナダ空軍部隊。1939年にフランスで再編成され、ハリケーンに代えてスピットMk．5を装備したのは1492年1月。写真は同年夏、ホーンチャーチ基地に編入されて出動中のもの。“ＦＬ”のコード・レターは1942年から使用。

〔上〕スピットファイアF.Mk.5bのラインアップ。111ページ下と同じく第92スコードロン（イースト・インディア）の所属機。同スコードロンがスピットの5bを受領したのは1941年2月。受領まもなくHe111を1機撃墜する戦果をあげている。同スコードロンは41年10月に英本土を離れてエジプトに遠征したが、アフリカ戦線ではスピットの5cを装備。Bf109と激戦を展開している。写真は41年夏、ビギンヒル基地で作戦中のシーン。

〔左〕第122スコードロン（ボンベイ）所属のスピットF.Mk.5b。第122は開戦後の1941年5月にスピットの1型で編成された部隊。編成15日後に初出動。当初は船団護衛であったが、42年4月にホーンチャーチ基地に移って制空任務に出撃。Bf109、Fw190と空戦を演じている。写真は1942年6月、ホーンチャーチの衛星基地フェイアロップからの編隊離陸。第122は1946年4月1日に第41スコードロンに改称されたが、そのときの装備機はスピットファイア21。大戦をスピットで闘いぬいた戦闘機部隊の一つである。コード・レターは"MT"。

〔上〕レッドヒル基地に待機する第457スコードロンのスピットF.Mk.5b。第457も開戦後に編成された部隊で、1941年6月、バギントン基地で開隊した。オーストラリア空軍のパイロットと英空軍の地上要員という構成であった。当初は防空と船団パトロールの任務であったが、1942年3月にレッドヒルの第11グループの傘下に入って、フランス方面への進攻作戦に出動した。写真はそのころのもので、エンジン加速装置車をセットして待機しているところ。第457は42年夏にオーストラリアに移って、北部防空の任務についた。英国駐留中のコード・レターは"BP"。

〔下〕グレーブセンド基地のスピットファイアF.Mk.5b。第165スコードロン（セイロン）の所属機。第165も開戦後の編成で、1942年4月にスピットを持って発足。船団護衛の海上パトロールが主な任務であったが、のちにはV-1飛翔爆弾迎撃、爆撃機やグライダー曳行機の護衛などにも出動している。写真は1942年10月16日の撮影。これも最初からスピットで闘いぬいた部隊の一つである。コード・レターは"SK"。1946年9月1日に、第66スコードロンに改称された。

Nakajima Ki43-I Hayabusa (Oscar) for use in flight training. Seen in the back are Nakajima Ki27 (Nate) fighters ready to take off. Akeno Flying School.

内地で飛行訓練に使われている隼1型。後方を97戦が編隊で離陸滑走中。明野飛行学校でのシーンと思われる。

1式戦闘機 “隼”

NAKAJIMA KI 43 HAYABUSA

写真© 菊池俊吉

編隊飛行中の1式戦隼1型。飛行第50戦隊の所属機で同戦隊がビルマ方面での作戦を終えて一時所沢に帰還した昭和17年8月ごろのもので、一緒に飛んだ爆撃機のな

写真 ©菊池俊吉

Nakajima Ki43-I Hayabusa (Oscar), in formation flight, of Hiko No.50 Sentai (flying group). Tokorozawa, June 1942

[illegible]から撮影したもの。同戦隊機は尾翼から胴体にかけて大きな電光のマークをつけていたが、1中隊は赤、2中隊が黄で、3中隊は白に色分けしていた。

「上・下」九州の知覧基地へ進出のために調布基地で最後の訓練に励む特攻第18、19振武隊員たち。上の写真の地上の機体は、手前が1式戦隼2型、後方は隼の3型で、第19振武隊の所属機である。写真下は調布基地発進前の打合わせ。後方は隼3型である。昭和19年3月末の撮影。

Nakajima Ki43-III Hayabusa of special attack unit, "Shimbu Tai". Ready to leave Chofu for Chiran, Kyushu, from where thery attacked enemy ships off Okinawa.

写真©菊池俊吉

An Army Ki43II Otsu HAYABUSA

〔上〕迷彩塗装の1式戦隼2型乙。昭和20年初めごろ内地の基地で撮影。隼の2型乙は排気管を推力式集合排気管としたもので、本文83ページ記事にあるように、昭和18年初めからビルマ方面の戦隊に配備され英米の各戦闘機と空戦したが、ともえ戦では何れにも引けをとらなかった。

〔左下・上・下〕調布基地から九州の発進基地知覧へ出発する特攻振武隊の隼3型。写真左下は第19振武隊の所属機で、尾翼にそのマークが見える。調布基地で訓練の仕上げをした第18、19振武隊は、5月初めに知覧基地を出撃、沖縄の敵艦船に突入している。

（Photos; K. Kito）

ブラックバーン

ファイアブランド

英海軍航空隊の短距離艦上迎撃戦闘機として計画されたブラックバーン　ファイアブランド。開発途中で雷撃戦闘機に任務が変り、世界で最初の単座の単葉雷撃機としてデビューしたが、結局、2次大戦の戦場では活躍する機会がなかった。

〔上〕 1942年2月27日に初飛行したMk.1の原型1号機(DD804)。ファイアブランドは主翼に20mmのイスパノ機関砲4門を標準装備としたが、原型1号機ではこれを装着していなかった。

〔下・右下〕1号機につづいて、42年7月に飛行した原型2号機(DD810)。同機は翌43年2月に空母イラストリアスで艦上着艦テストを行なっているが、すでにこのときは、本機の雷撃戦闘機への転用が決定していた。冷たい雨模様の洋上で着艦テスト中のシーン。

〔右上〕ファイアブランドF.Mk.1の1機(DK363)。F.1は原型3号機(DD815)につづいて9機(DK363〜371)が造られており、写真の機体は量産1号機というわけである。F.1の9機はすべて実験機として使われて、出陣する機会はなかった。主翼の20mm機関砲4門のほか、両主翼下に500ポンド爆弾を1発ずつ装備することができた。最大速度は357mph(18,000ft)、上昇率2,250ft/min、航続距離805マイルの性能であった。主脚についたカバーは変った形の整形である。

第2次大戦機アルバム

ファイアブランドは、英海軍仕様N．11／40にもとずいて1940年2月に設計開始、会社呼称B.37の原型1号機（DD804）が初飛行したのは1942年2月。積載エンジンは液冷のネピア・セイバーIII（2,305HP）であった。つづく2号機（DD810）も同年7月に飛んだが、飛行テストの結果、艦上迎撃機としてはシーファイアに劣るとの判定がくだされ、大きな搭載力を生かして雷撃機として再出発することになった。

原型3機につづいて、戦闘機型のF.Mk.1は9機が造られ、雷撃戦闘型のT.F.Mk.2は12機が生産されたがネピア・エンジンの供給は空軍のタイフーン用に優先されて品不足となり、空冷のブリストル・セントーラスに代替されることになった。セントーラスに代えた最初の型がT.F.Mk.3、離昇時の方向安定のために方向舵と昇降舵の面積をふやして改造したのがT.F.Mk.4、さらに張出しつり合い式の昇降舵にし、動力エルロンなど細かい改造を加えた最終生産型のT.F.Mk.5、5Aなどがある。1947年末まで生産がつづけられ、Mk.3は24機、5は102機、5／5Aは68機が造られている。

エアラインの翼

SABENA　ベルギー航空　⑥

〔上〕ダグラスDC-4。大戦で寸断されたヨーロッパの航空路線は、終戦とともに復活した。1945年10月、サベナ航空ではロンドン、パリへの定期路線を再開、11月にはストックホルムへも翼をのばした。同時に新機材の導入も積極的に推進され、1946年には、戦時中から発注していたダグラスDC-4を受領、新しく開設したアムステルダム、チューリヒ、リスボンなどの路線に投入した。

〔下〕DC-4につづいて1947年に装備したダグラスDC-6。この年サベナ航空は初めて大西洋を越え、6月4日からブラッセル―ニューヨーク路線を開設した。

スミソニアン集積所の近況

ワシントン市郊外のシルバーヒルにあるスミソニアン博物館の集積所には、アメリカの旧軍用機のほか、2次大戦でろ獲したドイツや日本の軍用機が数多く保管されている。順次整備して展示する計画というが、大きな木箱に密閉されたままのものもあり、まさに大戦機の宝庫。これは本誌記者がこのほど訪問してカメラに収めたその一部である。大きなハンガーには整備施設がととのっており、同所は旧軍用機の復元工場でもある。

〔上〕保管されている日本機の1機橘花特殊攻撃機。これも現在整備中。エンジンのナセルが小さく見えるが、これは本来のナセルではなく、臨時にとりつけたもの。後方に見えるのはマッキC202戦闘機。

〔左・下〕ハンガーで整備されている零戦52型。尾翼のマークは日本の陸軍機を参考にして展示のために書かれたものである。

Smithsonian Institution aircraft storage, Silverhill, Washington, September 1973. Koku Fan camera explores the treasure house of WWII planes.

【前ページ上】ドルニエDo.335プファイル。同機は胴体の前後にエンジンをつけた異型の双発単座戦闘機で、ジェット機なみの高性能機であった。

【前ページ下】おなじみのメッサーシュミットMe163。ハンガー内で整備中の1機。

〔左〕格納庫がいっぱいで、屋外に置かれている日本の晴嵐特殊攻撃機。胴体のかたわらにあるのはフロートである。日本機ではこのほかに、1式陸攻や銀河なども、木箱に梱包されたまま復元作業を待っている。

〔下左〕アメリカで最初の軍用ヘリコプタであるシコルスキR-4。

〔上右〕日本に原爆を投下したボーイングB-29スーパーフォートレス"エノラゲイ号"の機首部分。

〔左〕アメリカ陸軍空軍の夜間戦闘機ノースロップP-61ブラックウイドー。同収蔵所には、こうした自国の歴史的な軍用機も数多く保管されている。

〔上〕これも珍らしいドイツの軍用機ブロームウントフォスBv155V2。Bv155はメッサーシュミットが艦上戦闘機として開発したMe155の改良型。ドイツの空母改造計画が1942年に廃案されて、Me155は高速爆撃機として開発がつづけられることになったが、のちにこの計画はブロームウントフォス社に移され、Me155はBv155に改称された。写真の機体はその原型2号機で、終戦の年の1945年2月15日に初飛行している。

〔上〕エアロンカ社が最初に造った軽飛行機の胴体。

〔左〕ライアン社が試作したX-13バーテイジェット戦闘機。本機は2機が試作され、1号機は1955年12月10日に初飛行している。

〔下〕グラマンが開発した最初のジェット戦闘機F9Fパンサーを後退翼に改造したクーガー。写真の機体はその原型1号機のXF9F-6，1951年9月20日に初飛行している。